



COPACABANA NO SÉCULO PASSADO

NÃO FAZ muito tempo, perdia-se de vista a “praia de límpidas areias” de Copacabana. Situada entre o morro do Leme e a ponta da Igrejinha, a vasta área compreendida entre as cunhas e a encosta das montanhas nada mais era que um grande campo arenoso semeado de alagadiços e brejos e coberto de cajueiros e pitangueiras. As pedras do Inhangá como que dividiam a grande praia em duas: o Leme e Copacabana propriamente dita.

Habitada por um ou outro humilde pescador, fazia-se com muita dificuldade a comunicação da cidade com êsse longínquo arrabalde: pela trilha do forte do Leme (atual ladeira do Leme), passando sob os arcos da fortificação mandada levantar pelo Marquês do Lavradio; pela estrada de meia rodagem de Vila Rica, descendo a atual ladeira dos Tabajaras; ou pelo caminho da lagoa Rodrigo de Freitas, passando pela Fonte da Saudade, pela praia Funda (hoje praça Corumbá) e galgando a garganta entre os morros dos Cabritos e do Cantagalo.

Em 1890, sendo concedida permissão à Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico para estender as suas linhas de bondes até Copacabana, procedeu-se ao estudo de onde se deveria construir a ligação principal com o centro e, dêsse estudo, chegou-se à conclusão de que seria necessário realizar a abertura de um túnel, comunicando a rua da Real Grandeza com a que hoje se denomina Siqueira Campos, varando a grota de junção dos morros do Papagaio e da Saudade.

“Passei, então, a experimentar as mais veementes críticas — contava o saudoso engenheiro José de Cupertino Coelho Cintra, gerente daquela empresa. Que aquilo era uma loucura! Bondes para apanhar caju e areia em Copacabana!”

Mas as obras se ultimaram, sendo o tráfego de bondinhos de burros inaugurado solenemente no dia 6 de julho de 1892.

Nêsse dia, pouco depois de 1 hora da tarde, partiram da rua Gonçalves Dias dez bondes especiais, indo, no primeiro, a banda de música dos marinheiros nacionais; no imediato, o Vice-Presidente da República em exercício da Presidência, Marechal Floriano Peixoto, acompanhado do seu Estado Maior, do presidente do Senado, presidente da Intendência Municipal, Ministros da Marinha, da Guerra e do Interior e a diretoria da Companhia, e nos demais carros, os convidados.

Atravessaram o túnel de 180 metros de extensão, iluminado a luz elétrica e enfeitado com arbustos.

Pelas 2 1/2 chegou a comitiva à estação edificada no centro da planície e também festivamente ornamentada. Esta elegante estação, toda de madeira, situada na esquina da rua Siqueira Campos com a avenida Nossa Senhora de Copacabana, que, nêsse tempo, eram simples caminhos arenosos, por onde circulavam carroças empregadas no pequeno comércio de areia fina, marcava o ponto inicial de onde teriam de partir os ramais para o Leme e Igrejinha, posteriormente estabelecidos.

Lavrada e assinada a “Ata de Inauguração do Tráfego Ferro-Carril”, foi oferecido um lauto “lunch” aos convidados.

Em diversos pontos da linha foram soltados foguetes e dadas salvas, por ocasião da passagem da comitiva, que retornou à rua Gonçalves Dias às 6 horas da tarde.

No ano seguinte (1893), a Companhia promoveu em Copacabana, durante trinta dias, a partir de 24 de março, grandes festejos, constantes de música, embandeiramento e feira franca, em benefício de uma escola no novo bairro. A feira franca se compunha de barraquinhas, leilão de prendas, cosmoramas, cavalinhos de pau e outros divertimentos da época.

Principiou daí o desenvolvimento daquele “deserto”.